

〈論文〉

中国における自動車産業の歴史的変遷に関する一考察

潘 宝 燕

キーワード

MAIS アプローチ
民族系自動車メーカー
自動車の産業政策
製品開発
生産管理

目 次

1. はじめに
2. 先行研究レビュー
 - 2.1 中国の自動車産業の歴史に関する先行研究
 - 2.2 中国の自動車産業の競争力に関する先行研究
3. リサーチクエスションと研究方法
 - 3.1 リサーチクエスション
 - 3.2 研究方法
4. 分析と考察
 - 4.1 制度的・構造的要因から見た中国の自動車産業の歴史的変遷
 - 4.2 行為主体から見た中国の自動車産業の歴史的変遷
 - 4.3 物的存在から見た中国の自動車産業の歴史的変遷
5. 暫定的結論と今後の研究課題

1. はじめに

2020年頃より、中国では電気自動車の普及が急速に進展している。この背景には、2009年以降の中国政府による本格的な電気自動車産業の育成政策、車載電池・電気自動車・充電インフラの開発・生産・販売に取り組む多数の中国企業、そして電気自動車を積極的に採用する中国の消費者・顧客といった行為主体の行動が大きな役割を果たしている（潘、2025、52

頁）。

中国政府が電気自動車の産業育成に取り組む要因の一つとして、中国国内には「中国企業が高性能エンジンで先進国企業に追いつくことができない」との認識が存在すると指摘されている（藤本、2022、33頁）。しかし、この点に関しては、「なぜ中国の自動車企業は、世界の先進国企業に遅れをとったのか」、「中国の自動車産業はどのように発展してきたのか」といった重要な疑問が残されている。

本稿は、MAIS アプローチ（原、2018；原、2022；潘、2025）という分析枠組みを用い、中国の自動車産業に関する制度的・構造的要因、行為主体、物的存在についての先行研究をレビューする。その上で、中国の自動車産業の歴史的変遷を考察し、今後の研究課題を明らかにすることを目的とする。

2. 先行研究レビュー

2.1 中国の自動車産業の歴史に関する先行研究

中国の自動車産業の歴史は、1953年に国有企業である第一汽車が、旧ソ連の全面的な協力の下、吉林省長春市に設立されたことに始まる。中国の自動車産業の発展については、これまでさまざまな視点から議論されてきた。

高山・丸川（2005）は、1950年代から現在に至るまでの中国政府の自動車産業政策を、以下の4つの段階に区分している。第1の段階（1950年代～1980年代前半）は、自動車産業の発展が計画経済体制によって規定されていた時期である。この時期、中国政府は自動車産業を産業政策上あまり重視しておらず、限られた資金が効率的に活用されなかった。そのため、中

国の自動車産業は1953年という比較的早期にスタートを切り、膨大な国内需要があったにもかかわらず、大きな発展を遂げることができなかった（高山・丸川，2005，60頁）。

第2の段階（1980年代前半～1992年）は、自動車需要が顕在化し、市場メカニズムの部分的な導入により、生産台数が大幅に増加した。1986年、中国政府は自動車産業を「支柱産業」（基幹産業）と位置付け、手厚い保護政策を導入した。しかし、実際の投資配分は不十分であり、国際競争力を有する自動車産業の育成には至らなかった（高山・丸川，2005，60頁）。

第3の段階（1993年～2001年）は、1992年の中国共産党第14回大会において、自動車産業が再び「支柱産業」と位置付けられたことを受け、1994年には「自動車工業産業政策」が発表された。この政策は、政府による産業再編の誘導、国産化比率規制、外資参入規制、輸入規制など、民族系自動車産業を強化する内容であった。しかし、高山・丸川（2005）によれば、当時の中国の国情には乗用車の普及が適さないとする意見が影響力を持ち、政策の実施効果は限定的であった。

第4の段階（2001年以降）は、中国のWTO加盟に伴い、従来の国産化率規制、外資参入規制、輸入規制などが実施できなくなった時期である。この結果、中国政府は自動車産業政策の軌道修正を余儀なくされたが、具体的な政策は、しばらく打ち出されず、一時的な政策の空白期間が生じたと指摘されている（高山・丸川，2005，61頁）。

高山・丸川（2005）は、中国の自動車産業政策の変遷を理解する上で重要な示唆を提供している。しかし、「中国の自動車産業政策が自動車メーカーの競争力にどのような影響を与えたのか」、「中国の自動車メーカーの競争力がどのように変化してきたのか」についての論理的な説明は十分ではない。

これに対し、陳（2007）は、中国のWTO加盟とともに顕在化した中国自動車産業の脆弱性に着目し、政府の産業政策といった外部環境要

因、産業内の競争状況、企業の競争力蓄積過程の関係性について考察している。そして、新中国の自動車産業の発展を以下の4つの歴史的段階に区分している。

第1の段階（計画経済統制期：1950年代初め～70年代後半）は、大手メーカーを中心とした産業構造の形成が特徴である。第2の段階（市場開放・技術導入期：1970年代末～1980年代前半）は、全車種における技術導入と新規参入メーカーの急増が特徴である。第3の段階（自動車ニーズ成長期：1980年代半ば～1990年代前半）は、乗用車生産に対する参入制限と競争排除が進められた時期である。第4段階（グローバル化移行期：1990年代半ば～現在）は、WTO加盟による影響と市場のグローバル化が特徴として挙げられる（陳，2007，15頁）。

しかし、陳（2007）によるこの区分には、中国の経済体制や経済政策、自動車市場の特性が混在しており、各発展段階の区分基準が明確ではない点が課題として指摘できる。

大鹿（2014）は、中国の自動車産業の歴史を以下の4つの段階に区分している。第1段階（1950年～1965年）は中国の自動車産業の誕生期である。第2段階（1966年～1977年）は、中国の自動車産業の拡大期である。第3段階（1978年～1993年）は、自動車産業の混乱と変化の時期である。第4段階（1994年～1999年）は自動車産業の改革と発展の時期である。しかし、中国の自動車産業の歴史を振り返ると、各段階において①自動車産業政策の変更、②自動車産業の変化、③自動車市場の継続的拡大といった共通点が見られるため、大鹿（2014）の区分基準には一定の限界があると考えられる。

李（2019）は、中国自動車産業の成長過程を以下の3つの段階に分類している。第1段階（閉鎖的自主発展期）は、計画経済を特徴とする時期である。第2段階（移行期：1983年頃～2001年）は、外資との合弁事業の開始により、計画経済と市場経済が混在する。第3段階（開放経済期：2001年～現在）において、WTO加盟以降、市場経済への移行が加速し、「準市

場経済国」としての特徴が強まる（李，2019，63頁）。李（2019）の区分は，中国の経済体制の歴史の変遷を理解する上で重要であるものの，「閉鎖的自主発展期」，「移行期」，「開放経済期」という枠組みでは，中国の自動車産業の歴史の変遷を整理する基準が明確とは言い難い。

関（2020）は，中国の自動車産業の歴史を以下の2つの段階に分けている。早期発展期（1920年～1978年）新中国設立初期から自動車産業の創設が中国政府の重要課題の一つとされていた時期である。この時期には，工業遺跡を活用した自動車産業の発展計画が策定されたものの，実際には旧ソ連の技術支援を受け，1953年に第一汽車が設立された。第一汽車は，ソ連の生産モデルを導入し，その後，国際環境の悪化や封鎖政策を背景に，戦争需要に応じた重慶トラックや第二汽車が設立された。しかし，計画経済のもとで市場成長は抑制され，軍事用・大型トラックの発展が優先される一方，個人消費向けの乗用車市場は制限された（関，2020，3頁）。

成長期（1978年～2008年）は，経済改革の進展に伴い，自動車産業も徐々に市場経済の要素を取り入れ，国際競争力の向上を図った時期である。関（2020）は，市場・国家・産業発展の関係性という視点から，1978年～2008年の中国自動車産業の発展経路と特徴についても考察し，この期間をさらに3つの段階に分けている。

第1段階（改革開放早期：1978年～1993年）では，以下のような産業政策が見られた。①自主発展政策から外資系技術の導入，および外資合弁企業への移行，②計画経済の要素の維持，③自動車市場への新規参入の規制，④乗用車生産の抑制である。これらの政策により，中国の乗用車市場の規模拡大や競争力の向上は抑制され，発展に一定の制約が生じた（関，2020，4頁）。

第2段階は（経済体制改革期：1994年～2003年）には，自動車産業政策が正式に制定

され，外資合弁企業を中心とする産業構造への移行が進んだ。この時期の特徴として，①外資系企業への依存度の増加，②保護された市場環境のもとで乗用車が高級消費財として位置付けられたこと，③保護政策により自動車メーカーが市場で独占的な地位を確立したことが挙げられる。しかし，民族系自動車メーカーの自主的な発展は限定的であり，外資合弁企業が市場の成長を主導していた（関，2020，4頁）。

第3段階（自主発展期：2004年～2008年）には，中国自動車産業が自主発展の段階に突入した。1990年代末，奇瑞汽車（Chery）や吉利汽車（Geely）といった民族系自動車メーカーが，従来の産業政策の制約を克服し，自動車産業，特に乗用車分野に積極的に参入した。これにより，自主革新モデルの形成が促進された。しかし，民族系自動車メーカーの競争力は依然として外資合弁企業と比較すると弱く，その要因の一つとして，外資合弁企業主導の産業構造が自国メーカーの成長意欲を阻害していたことが挙げられる（関，2020，5頁）。

以上のように，中国の自動車産業の歴史については，さまざまな視点から議論されており，それぞれが同産業の歴史を理解する上で重要な示唆を与えている。例えば，多くの研究においては，中国の経済体制の変化や政府の自動車産業政策の変遷に基づいて時代区分が行われている。これは，中国の自動車産業の歴史を理解する上で，中国の経済体制や政府の自動車産業政策の変遷を把握することが重要であることを示している。一方，中国の自動車産業の発展段階を区分する際には，①中国政府の自動車産業政策，②中国の自動車メーカーの成長過程，③中国自動車市場の変化，④経済体制の変遷などの話が混在しており，「中国政府の自動車産業政策はどのように変遷したのか」，「中国の自動車メーカーはどのように発展してきたのか」，「中国自動車市場はどのように成長してきたのか」といった具体的な論点については，十分な議論がなされておらず，さらなる研究が求められる。

2.2 中国の自動車産業の競争力に関する先行研究

多くの学者は、中国の自動車産業が長期間にわたって発展できなかった要因として、中国政府の投資不足や過度な保護などの自動車工業政策を指摘している(陳, 2007, 141 頁)。陳(2007)によると、中国の自動車企業における競争力の蓄積は、政府の競争排除政策によって大きく制約された。1970 年代末以降、中央政府は以下のような政策を実施した。①中型トラックのモデルチェンジを東風汽車(以下、東風)に担当させる。②小型トラックの生産を第一汽車(以下、一汽)に、大型トラックの生産を再び東風に担当させる。③乗用車の先導工程を一汽に、大量生産を東風に委ねる。これらの政策のもと、一汽と東風は政府からの投資に依存する傾向を強め、主に政府との人脈を活用して計画投資を獲得することに注力した。その結果、両社は直接的な競争を回避し、競争力の向上が大幅に遅れることとなった。また、トラックから乗用車へと需要が移行しはじめた自動車産業の成長期(1980 年代半ば～1990 年代前期)において、中央政府は厳しい参入規制を課し、競争を排除する政策を採用した。特に乗用車生産の分野では、厳格な参入規制の下、ごく少数の企業のみが市場に参入し、各社は「1 企業 1 車種」の原則に基づき、セグメント別に生産車種が割り当てられた。そのため、WTO 加盟が迫る 1990 年代後半まで、企業間の競争はほとんど存在せず、各社は単一車種の生産量拡大に専念する状況が続いた。その結果、新しい車種の投入やモデルチェンジはほとんど行われず、技術の吸収や品質管理の進展も限定的であった(陳, 2007, 141-148 頁)。

一方、21 世紀に入り、新興国企業の台頭に伴い、中国の自動車産業の発展について多様な解釈がなされてきた。例えば、その成長要因として、本国市場への依存、低価格戦略の活用、政府による保護策、外部資源とネットワークの活用、製品アーキテクチャのモジュラリティ向上などが挙げられている(李, 2019, 231 頁)。

中国の自動車産業は、先進国からの技術導入・吸収、部品の国産化、規模の経済を通じた競争力の形成といった、典型的なキャッチアップパターンをたどってきた。しかし、湯(2016)は、こうした発展プロセスを経てもなお、中国の地場企業が産業全体の飛躍的發展を牽引する存在には至っていないと指摘している。

以上のように、これまでの研究では、中国自動車産業の競争力の低さが繰り返して指摘されてきた。しかし、本研究で整理した先行研究の多くは 2000 年代初頭のものであり、中国が WTO に加盟してから約 20 年が経過した現在、中国の自動車企業の競争力がどのように変化しているのかについては、依然として検討の余地がある。

3. リサーチクエストと研究方法

3.1 リサーチクエスト

これまでの議論を踏まえると、中国の自動車産業の歴史は、さまざまな視点から検討されてきた。その多くは、各時代における政府の自動車産業政策、自動車メーカーの設立経緯、技術導入、生産・開発された車種、生産や開発能力の特徴などを時系列に記述する形式をとっている。しかし、時系列に沿った記述が主流であるため、中国の自動車産業に関連する制度的・構造的要因、行為主体である自動車メーカーや自動車部品メーカーの開発・生産能力、機械設備や原材料、部品などの物的存在についての議論が混在し、分析の視点がやや複雑になっている。その結果、これらの要素がどのように変化してきたのかが明確にされていないという課題がある。

本稿は、MAIS アプローチ(原, 2018; 原, 2022; 潘, 2025)という分析枠組みを用い、中国の自動車産業に関する制度的・構造的要因、行為主体、物的存在についての先行研究をレビューする。その上で、中国の自動車産業の歴史の変遷を考察し、今後の研究課題を明らかにすることを目的とする。以上の議論を踏まえて、本稿では、以下の 3 つのリサーチクエスト

を設定した。

RQ1：中国の自動車産業に関わる制度的・構造的要因はどのように変わってきたのか

RQ2：中国の自動車産業に関わる行為主体、特に自動車メーカーの開発・生産能力はどのように変わってきたのか。

RQ3：中国の自動車産業に関わる物的存在、具体的には機械設備、原材料、部品はどのように変わってきたのか。

3.2 研究方法

上記のリサーチクエスションに答えるために、本稿ではまず、中国の自動車産業の歴史や現状に関する日本語および中国語の文献を幅広く網羅する。次に、中国の車載電池メーカー、電気自動車メーカー、充電インフラ企業、中国汽車工業協会などの公式 HP や各種公開資料を参照し、複数の情報源を照合することでデータの信憑性を確保するよう努める。

分析枠組みとして、本研究では、MAIS アプローチを採用する。MAIS アプローチとは、社会現象の形成や再形成、崩壊のプロセスやメカニズムを分析する際に、物的存在 (Material entities)、行為主体 (Actors)、制度的・構造的要因 (Institutional/Structural factors) の間の相互作用に着目する方法である。このアプローチを用いることで、社会現象を分析する際にこれらの要素を識別し、その相互作用関係を明らかにすることができ、より深い理解を得ることを目的としている (原, 2018, 24 頁)。

本稿では、以下の3つの視点から中国の自動車産業の歴史的変遷を分析する。まず、中国の自動車産業に関わる制度的・構造的要因として、中国の経済体制、政府の自動車産業政策、自動車産業関連規制、義務教育制度などに焦点を当てる。次に、中国の自動車産業に関わる行為主体として、自動車メーカーを中心に、自動車の開発・生産・部品調達能力の変化に焦点を当てる。さらに、中国の自動車産業に関わる物

的存在として、自動車に関連する機械設備、自動車部品、素材、デザイン、などに着目する。最後に、先行研究から明らかになった知見と残った課題を整理し、今後の研究課題を提示する。

4. 分析と考察

4.1 制度的・構造的要因から見た中国の自動車産業の歴史的変遷

制度的要因とは、局所的かつ一時的であるが、一定の支配性・安定性・持続性を有したパターン化された社会関係であり、通常は特定の行為主体によって意図的に設計される。一方、構造的要因とは、局所的かつ一時的であるが、一定の支配性・安定性・持続性を有したパターン化された社会関係であり、個別の行為主体の意図とは無関係に、さまざまな行為主体、物的存在、制度的・構造的要因の相互作用することによって創発的に形成されるものである (原, 2018, 25 頁)。

中国の自動車産業の発展は、中国の経済体制、自動車産業政策、自動車産業関連規制、義務教育制度などの制度的・構造的要因と密接に関連している。これらの要因は自動車産業の成長と競争力の形成に重要な影響を与えてきた。

4.1.1 中国の経済体制の歴史的変遷

中国の自動車産業の歴史についての先行研究では、同産業の発展段階を中国の経済体制の時代区分に合わせて議論することが多い。これにより、中国の経済体制が自動車産業の発展に与えた影響の大きさが示唆されている。

周知のように、中国は1949年に社会主義国として建国して以来、共産党一党独裁の政治体制を維持してきた。2.1の中国の自動車産業の歴史に関する先行研究レビューの議論を踏まえると、中国の経済体制は、大きく4つの段階に分けることができる (表1)。

第1の段階は、計画経済の時期 (1949年～1977年) である。この時期の特徴は以下の通りである。①計画経済体制の下で、すべての経済活動が中央政府の計画に基づいて行われた。

表1 中国の経済体制の歴史的変遷

中国の経済体制	特徴	主な制度的・構造的要因
計画経済（1949～1977）	政府が計画的に資源配分を行う計画経済	・計画による資源配分 ・私有財産の全面否定、利潤追求の禁止 ・国有企業と集団所有制企業が存在 ・労働に応じた所得分配（「鉄茶碗」制度）、人民公社化、戸籍制度、貧弱な教育制度、文化大革命 ・大躍進運動、ソ連との政治対立
改革開放（1978～1991）	計画経済から市場経済への移行期、計画経済の要素が残る	・経済特区の設置、対外開放の進展 ・国有企業の請負制度、自主権拡大 ・民営企業の成長 ・外国資本・技術の導入 ・義務教育法、知的財産権などの法体系の整備、交通、電力、通信インフラの発展
社会主義市場経済（1992～2000）	計画経済から市場経済への移行期、市場経済重視	・経済特区の設置、外資企業への優遇策 ・国有企業の民営化、民営企業の急成長 ・法体系の整備、インフラの充実
準市場経済（2001～現在）	市場経済が基盤となるが、政府の調整が続く	・外資規制の段階的緩和 ・行政管理体制や知的財産権などの経済法制度の整備 ・所得再配分・社会保障制度の充実

出所：各種資料を参照に筆者作成

②私有財産が全面否定され、利潤追求のための生産と交換が禁止されていた。③経済主体として、国有企業と集団所有制企業のみが認められ、外資系企業や民営系企業の設立は禁止されていた。④文化大革命や貧弱な教育制度の影響で、熟練労働者がほぼ存在せず、雇用関係として「鉄茶碗」と呼ばれる生涯雇用制度が確立されていた（中瀬，2016，142頁）。⑤戸籍制度により都市戸籍と農村戸籍が厳格に区分され、農民の都市流入が厳しく制限された（中瀬，2016，143頁）。これらの要因が絡み合い、生産性の向上が困難であった。

第2の段階は、改革開放期（1978年～1991年）である。改革開放政策の導入により、中国経済は大きな転換期を迎えた。この時期の特徴は以下の通りである。①外資合弁事業の合法化や個人保有の合法化、②「市場と技術の交換」戦略の推進、③自動車産業を支柱産業として位置付ける政策の導入、④国有企業改革の進行による経営の自主権拡大、⑤民営企業の設立が認められ、市場競争の活発化、である。また、そ

の他の主な制度的・構造的要因として、1978年の大学入試制度の復活、1980年の深圳・珠海・汕頭・廈門の4つの経済特区の設置、1982年の人民公社の解体、1984年の民間企業として郷鎮企業の設立呼びかけ、1986年の義務教育法の施行、法体系やインフラの整備などもこの時期の特徴である。

第3の段階は、社会主義市場経済（1992年～2000年）の時期である。鄧小平の「南巡講話」を契機に計画経済の中に市場経済を取り入れる政策転換が行われた。具体的な取り組みとして、①沿海地域に経済特区を設置、②外資企業への優遇策の実施、③国有企業の民営化の推進、④民営企業の急成長、⑤交通・通信などのインフラ整備が挙げられる。これらにより、中国の自動車産業は急速に発展を遂げた。

第4の段階は、準市場経済の時期（2001年～現在）である。2001年のWTO加盟以降、市場経済への移行が加速し、「準市場経済国」としての特徴が強まった（李，2019，63頁）。この時期の主な特徴は、①外資規制の段階的緩

表2 中国政府の自動車産業政策の歴史的変遷

時代区分	主な政策	主な制度的・構造的要因
自動車の産業抑制期 (1949～1977)	・競争排除政策 ・トラックなどの商用車重視、乗用車の成長抑制	・統収統支という財政制度 ・研究開発機関と生産機関の分離 ・貧弱な教育体制
自動車の産業育成期 (1978～1991)	・外資合弁事業の合法性（1983年） ・個人の自動車保有の合法性（1984年） ・自動車産業を基幹産業と位置付け（1986年）	・大学入試制度の復活（1978年） ・義務教育法、知的財産権などの法体系 ・交通、電力、通信、工場用地の整備の開始
自動車の産業保護期 (1992～2000)	・乗用車メーカーの「三大三小二微」体制 ・乗用車の参入規制 ・部品の国産化規制 ・輸入規制 ・外資活用と規制（1994年） ・民族系自動車メーカーの参入容認	・個人保有に伴う税制や登録制 ・販売金融やサービス体制 ・販売網の整備 ・農村部からの出稼ぎ労働者
自動車の産業競争期 (2001～2008)	・乗用車生産の新規参入規制撤廃 ・自動車価格の自由化 ・輸入関税の引き下げ ・外資合弁企業主導への移行 ・自主ブランド車の強化	・行政管理体制、経済法律制度 ・所得再配分、社会保障制度の整備
新エネルギー車の産業育成期 (2009～2023)	・車載電池・電気自動車・充電インフラの供給側・需要側に対する各種支援策	・自動車の参入規制の緩和 ・緩やかな自動車関連規制 ・モータリゼーションの本格化 ・地球温暖化対策 ・エネルギー安全保障対策

出所：各種資料を参照に筆者作成

和、②行政管理体制や知的財産権などの経済法制度の整備、③所得再配分・社会保障制度の改革、である。これらの政策が進められ、中国の自動車産業の競争力向上に寄与している。

以上のように、中国の自動車産業の発展は、各時代の政治・経済体制の影響を大きく受けており、その変遷を理解することが重要である。

4.1.2 中国の自動車産業政策の歴史的変遷

本稿では、各種資料を参照に、中国政府の自動車産業政策を5つの段階に区分した（表2）。第1段階は、1949年から1977年までの時期である。この時期の特徴は、「自動車の産業抑制」であり、具体的には大型トラックやバス生産が重視され、乗用車生産が抑制されたことがあげられる。第2段階は、1978年～1991年までの時期である。この時期に、中国の自動車産業政策の特徴は、「自動車の産業育成」である。こ

の時期に、外資合弁事業の合法性（1983）、個人の自動車保有の合法性（1984）が認められるようになった。第3は、1992年～2000年までの時期である。この時期に、中国の自動車産業政策の特徴は、「自動車の産業保護」である。市場の需要の増加に伴い、中国の自動車メーカーの開発・生産能力の問題が顕在化する中で、中国政府は、乗用車メーカーの「三大三小二微」体制、乗用車の参入規制、部品の国産化規制、輸入規制、外資の活用と規制（1994）などの政策が打ち出した。第4は、2001年～2008年までの時期である。この時期に、中国の自動車産業政策の特徴は、「自動車の産業競争」である。WTOへの加盟に備え、中国政府は次第に乗用車生産の参入規制を撤廃した。第5は、2009年から2023年末現在までの時期である。この時期の特徴は、「新エネルギー車の

産業育成」である。具体的には、中国政府は、車載電池・電気自動車・車載電池の開発・生産・販売・消費に対する様々な支援策を打ち出してきた。

自動車の産業抑制期（1949年～1977年）において、中国の中央政府は自動車産業の発展に対して消極的な態度をとっていた（李，2019，64頁）。その理由として、以下の要因が挙げられる。まず、当時の国際関係において、エネルギー安全保障の観点から自動車中心の交通体系を採用する余地はなく、大量の石油製品供給を前提とする自動車の普及は国策として採用されなかった（制度的・構造的要因：国際関係、物的存在：石油保有量）。次に、当時の自動車の品質が低く、道路の整備状況も悪かったため、主要な運送手段として自動車を位置づけるには膨大な投資と技術開発が必要だった（物的存在：自動車、道路）。さらに、改革開放期まで続いたイデオロギー闘争の中で、乗用車（轎車）はブルジョア階級の象徴とみなされ、政府はその成長を厳しく抑制していた（制度的・構造的要因：イデオロギー的価値判断）（李，2019，64頁）。最後に、中央政府の意思のもとで計画的に管理・運営されていた当時の中国では、農業発展と工業建設が優先され、その結果、製造された車の大半はトラックであった（陳，2007，15頁）。こうした背景のもとで、政

府の投資に依存する国有自動車メーカー（第一汽車，第二汽車，北京汽車，広州汽車，上海汽車，南京汽車など）が設立された（表3）。

第2は、自動車産業の育成期（1978年～1991年）である。鄧小平主席の「改革開放」政策に基づき、中国は近代化を目指すようになり、経済発展を加速させた。自動車産業においては、「市場と技術の交換」を成長戦略として、技術提携の促進や限定的な形で外資提携が進展した。1986年、中国政府は自動車産業を重要な基幹産業と位置づけ、その復興を図る政策転換を行った。先進国との技術格差を是正するため、中央政府は全面的な（全車種に対する）技術導入政策を実施した。

中国政府が自動車産業の成長抑制から育成へと政策転換した要因は、乗用車の需要増加とともに、自動車メーカーの技術格差を是正したいという意図があった。具体的には、「改革開放により経済の発展し、輸送範囲が拡大する中で、特に豊かになった都市部の個人経営者や農村部の農民の間で、中型トラック以外の車種、特に小型商用車に対する需要が拡大した。また、対外開放に伴い、中国を訪れる外国人が増加し、乗用車の需要も増加した」（陳，2007，20-21頁）。その中で、ソ連からの輸入技術が陳腐化し、自力更生の名の下に進められた技術伝承では、世界で通用する自動車産業は育たな

表3 自動車の産業抑制期における中国の主な国有自動車メーカー

企業名	設立年	ガバナンス	本社所在地	事業内容
第一汽車	1953	国有（中央政府）	吉林省 長春市	・中型、大型トラックの生産：解放 ・政府幹部専用の乗用車の開発・生産：紅旗
東風汽車（第二汽車）	1969	国有（中央政府）	湖北省 武漢市	・中型トラックの生産
北京汽車	1953	国有（北京市政府）	北京市	・中国初のジープ社工場
広州汽車	1955	国有（広州市政府）	広州市	・自動車部品の製造とメンテナンス
上海汽車	1958	国有（上海市政府）	上海市	・中国初の普通型乗用車工場 ・中級幹部用
南京汽車	1957	国有（中央政府）	南京市	・自動車部品生産 ・軽型トラックの開発

出所：各種資料をもとに作成

いと判断した中国政府は、欧米や日本の自動車メーカーと接近して技術移転を促進し、厳選された条件で中国に本格的に投資する意欲を持つ外国企業との合併事業を進めることにした（下川，2004，418頁）。

一方、世界の自動車メーカーは改革開放を進める中国に関心を寄せ、1980年代に入ると一斉に北京に事務所を開設し、対中関係を模索し始めた。しかし、1980年代は中国自身の試行錯誤の時期であり、外国メーカーの多くは「時期尚早」と判断し、一部の技術供与にとどまり、北京事務所から撤退する事態が続いた。特に、1986年のトヨタの撤退については、中国側は「日本の自動車産業は中国を見限った」と受け止めたとされている。その後、1990年代に至るまで、トヨタは中国との関係において多くの困難に直面した。中国に積極的に関わったのは、ドイツのフォルクスワーゲンであった。1984年に上海汽車と国内第1号の合併契約を結び、1985年には工場を建設し、サンタナ（1800cc）の生産を開始した。このサンタナは、実は1980年前後まで日本の日産座間工場で生産されていたものであった（下川，2004）。

中国政府の自動車産業育成策を通じて、国有自動車メーカーの間にも若干の競争原理が導入された。しかし、地方政府レベルでの保護育成策が無秩序に進み、全国で118社の多数のメーカーが乱立し、重複投資の弊害が目立つようになった（下川，2004；陳，2007）。

第3は、自動車産業の保護期（1992年～2000年）である。1992年以降、中国政府は積極的に外資系企業を誘致し、多くの外資自動車メーカーが中国市場に進出した。特に乗用車については、規模の経済を早期に達成するため、1987年に乗用車生産拠点の集約政策を打ち出した。大型乗用車は第一汽車、第二汽車（現在の東風汽車）、上海汽車の3メーカーに集約され、さらに小型乗用車メーカーとして地方政府主導で外国メーカーと合併した北京汽車、天津汽車、広州汽車の3社を加えて合計6社に限定した。このいわゆる「三大・三小」政策によ

り、乗用車メーカーは「三大三小二微」という8社体制に集約された（下川，2004，421頁）。

当時、中国の自動車メーカーは約120社であり、生産台数は約100万台に過ぎなかった。1社当たりの平均生産台数は1万台にも満たず、国際競争力を備える自動車産業を育成することは難しいと判断した中国政府は、乗用車の新規参入を制限し、乗用車メーカーの集約を進める政策を採用した。1994年に策定された「自動車産業政策」では、①自動車産業のグループ化・集約化、②個人による自動車購入促進、③新規プロジェクトの制限、④外資の出資比率50%まで認める、⑤国産化率に応じて部品輸入関税を引き下げるなどの政策が打ち出された（下川，2004）。また、民族系自動車メーカーである奇瑞汽車や吉利汽車の参入が許可されたことも特徴的であった（李，2019，88頁）。

中国政府の厳しい参入規制と自動車産業保護策の影響を受けて、ごく少数の中国の乗用車メーカーは独占的な利益をあげ、新しい車種の投入やモデルチェンジもせず、技術の吸収や品質管理の面で大きく立ち遅れた（陳，2007）。この時期の自動車メーカーの特徴として、①外資合併自動車メーカーと民族系自動車が存在した（表4，表5）。この時期に設立された合併会社として、上海上汽大衆汽車（フォルクスワーゲン）、北京吉普（ジープ）、広州標緻汽車（プジョー）の3社が挙げられる。いずれも乗用車を製造しており、その中で最も成功を収めたのが上海大衆汽車の「サンタナ」である。②商用車については、企業間競争が激しいため、企業では寄せ集めの開発活動が行われていた、③乗用車については、国有自動車メーカーの小型トラックや軽自動車への新規参入のブームが注目された。ただ、①企業間競争が少ない、②外資ブランドの乗用車の単一車種の大量生産に依存している、③開発能力を持たない、④技術の導入が主に外資系企業の技術に依存している、などの特徴が指摘された（陳，2007，55頁）。

第4は、自動車産業の競争期（2001年～2008年）である。この期間は、2001年の

表4 自動車の産業保護期における中国の主要な外資合弁自動車メーカー

外資合弁	中国企業	外国企業（車種、提携形態）	設立年・契約年
三大	第一汽車	VW（ゴルフ、ジェッタ、合弁）	1991
		VW（アウディ、技術供与）	
	東風汽車	シトロエン（ZX、合弁）	1992
	上海汽車	VW（サンタナ、合弁）	1984
三小	北京汽車	クライスラー（北京ジープ、合弁）	1984
	天津汽車	ダイハツ（シャレード、技術供与）	1984
	広州汽車	プジョー（シャレード、技術供与）	1986
二微	長安機器	スズキ（アルト、合弁）	1984
	貴州航空	富士重工（レックス、技術供与）	1992

表5 自動車の産業保護期における中国主要な民族系自動車メーカー

民族系	設立	所有形態	本社所在地	乗用車参入年	参入前の事業
奇瑞汽車	1997	国有企業	安徽省蕪湖市	1997年	新規設立
吉利汽車	1986	民営企業	浙江省寧波市	1998年	二輪車

出所：各種資料を参照に筆者作成

表6 自動車の産業競争期における中国の主要な新興外資合弁自動車メーカー

合弁汽車名	設立年	出資先
天津一汽豐田汽車	2000	一汽夏利、トヨタ
上海申沃客車	2000	上海汽車、Volvo
長安福特汽車	2001	長安汽車、Ford
北京現代汽車	2002	北京汽車、現代自動車
華晨宝馬汽車	2003	華晨汽車、BMW
濟南華沃卡車	2003	中国重汽、Volvo
東風本田汽車	2003	東風汽車、ホンダ
広汽豐田汽車	2004	広州汽車、トヨタ
北京奔馳戴姆勒克萊斯勒	2004	北京汽車、DaimlerChrysler
福建戴姆勒汽車	2007	福建汽車、DaimlerChrysler
広汽日野汽車	2007	広州汽車、日野

出所：各種資料を参照に作成

WTO 加盟以降、モータリゼーションの本格化が始まった2008年までを指す。WTO加盟に備えて、中国政府は次第に乗用車生産の参入規制を撤廃し、外資系や民営企業の参入活動が活

発化した。自動車価格の自由化や輸入関税の引き下げに伴い、自動車メーカー間で熾烈な価格競争が展開され、乗用車の需要も従来の集団消費から個人消費へと移行し始めた（陳、2007、

表7 自動車の産業競争期における中国の主要な新興自動車メーカー

企業名	設立	所有形態	本社所在地	乗用車参入年	参入前の事業
華晨汽車	1991 年	国有上場企業	遼寧市瀋陽市	2000 年	ワゴン車
哈飛汽車	1980 年	国有企業	黒竜江省ハルビン市	2002 年	航空機製造
BYD 汽車	1995 年	民営企業	広東省深圳市	2003 年	電池
力帆汽車	1992 年	民営企業	重慶市	2005 年	二輪車
長城汽車	1990 年	民営上場企業	河北省保定市	2007 年	ピックアップ, SUV
江淮汽車	1964 年	国有上場企業	安徽省合肥市	2007 年	トラック・バス

出所：各種資料を参照に作成

56 頁)。

2004 年に中央政府は、新たな自動車産業政策を発表し、外資の導入や輸出の促進を図る一方で、合併事業において外資系企業の持株比率は 50% を超えてはいけないという規制を引き続き維持した(陳, 2007)。このような中国政府の産業政策の影響により、この時期に外資系

自動車メーカーと民族系自動車メーカー(表 6, 表 7)が台頭してきた。

第 5 は、2009 年から現在に至る時期である。中国政府は、2009 年より本格的に新エネルギー車の産業育成策を打ち出しており、その詳細については潘(2025)を参照されたい。

表8 制度的・構造的要因から見た中国の自動車産業の歴史的変遷

時代区分	経済体制	自動車産業政策	具体的な政策	主な制度的・構造的要因	主要な自動車メーカー	自動車市場
1949 ～ 1977	計画経済	自動車の産業抑制期	・トラック発展の重視 ・乗用車の抑制、競争排除政策	・鉄茶碗、平等主義、大躍進運動、人民公社体制、文化大革命、統収統支という財政制度、研究開発機関と生産機関の分離、貧弱な教育体制、戸籍制度、ソ連との政治対立	国有自動車メーカー(第一汽車、東風汽車、上海汽車、広州汽車、北京汽車、南京汽車)	トラックがメイン、政府最高幹部用の乗用車
1978 ～ 1991	改革開放	自動車の産業育成期	・外資合併事業の合法性(1983)、個人の自動車保有の合法性(1984)、自動車産業を基幹産業と位置付け(1986)	・大学入試制度の復活(1978) ・義務教育法、知的財産権などの法体系、交通、電力、通信、工場用地の整備の開始	外資合併メーカー(上海 VW、北京ジープ、広州プジョー)、国有自動車メーカーの乱立	トラックがメイン、政府所有の公務用の中高級乗用車
1992 ～ 2000	社会主義市場経済	自動車の産業保護期	・乗用車メーカーの「三大三小二微」体制、乗用車の参入規制、部品の国産化規制、輸入規制、外資の活用と規制(1994)、民族系自動車メーカーの参入容認	・沿海部の経済特区(1992) ・個人保有に伴う税制や登録制、販売金融やサービス体制、販売網の整備 ・農村部からの出稼ぎ労働者	外資合併メーカー(三大三小二微)、民族系自動車メーカー(奇瑞汽車、吉林汽車)	政府所有の公務用車、沿海都市部の個人ユーザーの中高級車
2001 ～ 2008	準市場経済	自動車の産業競争期	・乗用車生産の新規参入規制の撤廃、自動車価格の自由化、輸入関税の引き下げ、外資合併企業主導への移行、自主品牌車の強化	・WTO 義務・約束遵守の姿勢 ・知的財産権、法規制の整備	外資合併メーカーと民族系自動車メーカーによる混戦状態	モータリゼーション(上級車、中級車、廉価車といった三層ピラミッド構造)

出所：各種資料を参照に作成

4.1.3 まとめ

以上のように、計画経済体制の時期（自動車産業の抑制期：1949年～1977年）において、中国政府は自動車産業、特に乗用車産業の成長を抑制する方針を貫いていた。その背景には、統収統支という財政制度（李，2019，69頁）、鉄茶碗，平等主義の低賃金制度，戸籍制度，人民公社体制，研究開発機関と生産機関の分離，貧弱な教育体制，などの制度的・構造的要因があった。

改革開放期（自動車産業の育成期：1978年～1991年）において、中国政府は外資合弁事業の合法化，個人保有の合法化，市場と技術の交換戦略，自動車産業を基幹産業として位置付けるなどの政策を打ち出した。その結果，約120社の国有メーカーと外資合弁メーカーが乱立することに至った。これを支えた背景には，①1978年に大学入試体制が復活したこと，②1986年に義務教育法が実行されたこと，③1980年代から知的財産権や法体系の整備，交通・電力通信・工場用地の整備が進んだこと，などがある。これらの制度的・構造的要因は自動車産業の発展に重要な役割を果たした。

社会主義市場経済期（自動車産業の保護期：1992年～2000年）において，市場需要の増加に伴い，中国の自動車メーカーの開発・生産能力の問題が顕在化し，政府は自動車産業を育成するため，乗用車の新規参入制限や部品の国産化，輸入規制などさまざまな保護策を打ち出した。この背景として，沿海部の経済特別区の設置，個人保有に伴う税制や登録制，販売金融やサービス体制，販売網の整備が進んだことが挙げられる。また，大量の出稼ぎ労働者が農村部から沿海部へ流入していたことも産業発展に寄与した。

準市場経済期（自動車産業の競争期：2001年～2008年）において，WTO加盟に備え，中国政府は乗用車生産の参入規制を撤廃し，外資系企業や民営企業の参入が活発化した。自動車価格の自由化や輸入関税の引き下げが進んだ結果，価格競争が激化した。中国はWTO加盟の

約束に基づき，2002年から外資に対する規制を段階的に緩和し，国内制度の改革を進めた。しかし，黒田（2001）も指摘するように，法治国家を目指しつつも，現実には未だ「人治国家」の側面が強いという指摘もあり，これも自動車産業の発展に大きな影響を与えた。また，知的財産権などの法規制の整備が本格的に進んだことも，自動車産業の発展に不可欠であった。

以上の議論をまとめると，制度的・構造的要因から見ると，①中国の経済体制は，計画経済，改革開放期，社会主義市場経済，準市場経済の4つの段階に区分できる。②中国政府の自動車産業政策は，産業抑制期から育成期，保護期，競争期，新エネルギー車産業育成期という5つの区分に分けられる。③中国の自動車産業の発展には，中国の経済体制，中国政府の産業政策，教育制度，法体制，分配制度，財政制度，交通・電力・通信インフラ制度など，さまざまな制度的・構造的要因が複雑に絡み合い，相互に影響を与えている。また，これらの要因が中国の自動車メーカーの開発・生産インセンティブや能力，消費者市場にも影響を与えてきた。このように，制度的・構造的要因から見る中国の自動車産業の歴史の変遷は，表8のようにまとめることができる。

4.2 行為主体から見た中国の自動車産業の歴史の変遷

行為主体とは，個人的行為主体と集合的行為主体（組織，国家など）に分けられるが，どこまで拡大するかは，分析の必要性に応じて判断すべきである。行為主体には，固有の（集団的行為主体の場合には，共有され，公認された）利害関心や意志，意味付け，リフレキシビリティ（自己認識と判断能力），エージェンシー（世界への介入能力）が伴う。それらは自己の行為，他者，物的存在，制度的／構造的要因との相互作用を通じて，これらの要素は強化・弱体化・変化する。行為主体の作用を理解するためには，その利害関心，解釈，行動，そして関係

する相互作用を把握することが必要である(原, 2018, 17 頁)。

2023 年末時点で、中国の自動車メーカーは、大きく分けて国有、外資系、民族系の 3 つのグループに分類される。民族系自動車メーカーとは、設立当初において、①製品の導入に際して、あえて外資と合併せず、自国資本のもとで自主経営体制と自主ブランドを持ち、自主研究開発による車作りを目指し、②導入された製品の設計図が著作物として認められ、設計図に関する複製権、変形権、利用許諾権のすべてを保持する完成車メーカーを指す(李, 2019)。

4.2.1 国有自動車メーカー

(1) 計画経済期(自動車産業抑制期: 1949 年～1977 年)

計画経済期(自動車産業抑制期: 1949 年～1977 年)において、中国の自動車産業への投資は、二層構造を成していた。中央政府による大規模かつ長期的な投資は、第一汽車、第二汽車、および関連する中核部品製造プロジェクトに向けられた。一方、地方政府による投資は、主に大型・小型トラック、各種改装車両、専用車両の生産拠点、そして 2000 数社に及ぶ部品メーカーに向けられた(李, 2019, 64-68 頁)。

陳(2007)、李(2019)はこの時期の国有自動車メーカーの生産体制について以下の特徴をまとめている。第 1 に、すべての生産は、原則として国家計画委員会が作成した生産計画に従い行われ、完成車はユーザーに直接供給されるのではなく、国庫に納められ、その後国家計画委員会が配給する。このため、生産企業にはユーザーからのフィードバックがほとんど届かなかった(李, 2019, 68 頁)。第 2 に、自動車市場における競争原理が働かなかった(陳, 2007)。第 3 に、第一汽車は中央政府が生産技術と設備をソ連から全面的に導入する形で設立され、1980 年代末までの 30 数年間、基本的に「解放」CA10 中型トラックの単一モデルを生産し、多品種化やシリーズ化が実現できなかった(陳, 2007, 72 頁)。さらに、第一汽車の生産システムは、ソ連から移植されたフォード式

の大量生産システムに立脚しており、専用設備が多数使われ、フレキシビリティに欠けていた。このため、新モデルの投入時には、大規模な設備改造が必要となり、フォード式生産システム固有の問題が成長を妨げる要因となった(李, 2019, 68-69 頁)。また、中国では、ソ連式の大規模拠点に集中する方式のほか、地方に分散した修理工場を基盤とする自動車生産も行われていた(下川, 2004)。

次に、商用車と乗用車の製品開発に分けて、開発体制の特徴を見ていく。李(2019)は、この時期の商用車の製品開発には、外国からの技術導入とリバースエンジニアリングを基にしたモデルの導入という 2 つのアプローチがあったと指摘している。一方、乗用車の製品開発については、政府の自動車産業抑制政策(乗用車の成長抑制)の影響を受け、国有自動車メーカーは自主的な乗用車開発の能力を蓄積できなかった(李, 2019, 74 頁)。この背景として、李(2019)は、当時、中国の自動車産業はソ連からの援助を受けて発展したため、新製品開発を担当する研究開発機関が企業外部に存在し、企業内部には製造機能しかなかったと述べている。したがって、この時期の国有自動車メーカーは製造機能を持つのみで、製品開発体制が欠如していたと言える。

また、陳(2007)によると、第一汽車は工場を設立してから 1980 年代末まで 30 年以上にわたり、基本的に「解放」中型トラックの単一モデルを生産しており、製品の多品種化やシリーズ化を実現できなかった。第一汽車は、1970 年代末に中型トラックのモデルチェンジ計画を政府に何度も提出したが、東風との競合を避けるため、政府から却下された。この時期に行われた外国技術の導入では、外国で作成された設計図に基づき、中国側が国内需要に応じた設計変更を行ったが、製造面では主に中国製部品を使用して生産が行われた。この結果、最終製品の品質は、オリジナルの設計図の品質に加え、国産部品や設計変更能力に影響され、品質が低下することがあった(陳, 2007, 45-46 頁)。

表9 計画経済期（自動車産業抑制期：1949～1977）における中国の国有自動車メーカーの特徴

	特徴
生産体制	・ 政府主導で自動車が計画生産、計画販売される ・ ユーザーからのフィードバックがない ・ 市場の競争原理が働かない ・ 大規模拠点に量産工場を集中するソ連方式 ・ 地方に分散する形の修理工場
開発体制	・ 製品開発体制がかけていた
財政体制	・ 統収統支、恒常的な資金不足状態
人材制度	・ 社会的な人材育成・教育内容の不備 ・ 研究開発機関と生産機関の分離、両者の連携不足

出所：各種資料を参照に筆者作成

資金面では、「統収統支」財政制度のもと、国有自動車メーカーは恒常的な資金不足に悩まされ、開発力の蓄積が妨げられた（李，2019，69頁）。また、人材育成においても大きな不備があり、企業内で研究開発機関と生産機関は別々に設置されており、連携がほとんど行われていなかった。社会全体の人材育成体制でも、教育内容と実際の開発に必要な知識との間に大きなギャップがあったと李（2019）は指摘している。

以上のように、制度的・構造的要因（中国の経済体制、中国政府による自動車産業の抑制、財政制度、人材育成体制、自動車の個人消費制限）や、行為主体（国有自動車メーカーのインセンティブ）、物的要素（資金の制約）などが複雑に絡み合い、計画経済期（自動車産業抑制期）には、中国の自動車メーカーにおいて開発・生産能力が蓄積されなかった（表9）。また、大型・小型トラックが主に製造されていたほか、自動車の個人消費が法律的に制限されていたため、この時期の自動車市場では、政策的に軍事用のトラックや大型トラックが主流となり、一部は政府機関の高級幹部向けの乗用車（物的存在）であった。中国の自動車メーカーで初めて一般販売された乗用車は第一汽車の「紅旗」である。紅旗は毛沢東主席が愛用したことにより、政府幹部の高級車ブランドとして広く認知されるようになった。当時の中国国民

にとって、紅旗は自国で製造された車であり、対外的な国力を示す象徴として自尊心を持たせる存在だった（陳，2007，44頁）。

（2）改革開放期・社会主義市場経済期（自動車産業育成期，自動車産業保護期）

この時期、中国の自動車メーカーの特徴として、①国有企業の小型トラックや軽自動車への新規参入ブーム、②日米欧韓の外資系合弁メーカーや民族系自動車メーカーの参入が挙げられる。合弁企業では、主に外資ブランドの乗用車が生産され、技術の導入も外資系企業の技術に依存することが多かった（陳，2007）。この時期に設立された合弁会社として、上海大衆汽車、北京ジープ、広州プジョーがあり、いずれも乗用車を製造していた。その中で最も成功したのは、上海大衆汽車の「サンタナ」である（陳，2007，45-50頁）。

（3）準市場経済期（自動車の産業競争期）

2001年、中国がWTOに加盟したことを受け、中国政府は、WTO加盟に備え、乗用車生産への新規参入規制撤廃、価格自由化、輸入関税引き下げなどの政策を打ち出した。この結果、自動車市場への参入が再開され、国有自動車メーカーだけでなく、日米欧韓の自動車メーカーとの外資系合弁メーカー（上海GM、一汽トヨタ、北京現代、東風日産、長安フォードマツダ）や民族系自動車メーカーの新規参入が注目を集めた。この時期、企業間競争が激化し、

国有自動車メーカーは製造や開発能力を補強するため、外資系企業との連携に取り組んだ。新規参入による競争激化は、外資合併メーカーの製品価格低下をもたらした（陳，2007，56-62頁）。

以上のように、改革開放期以降、中国政府は国有自動車メーカーを育成しようとし、外資系自動車メーカーとの合併事業、乗用車市場への新規参入規制緩和、各種優遇策、輸入制限などの保護策を講じてきた。しかし、政府の意図に反して、中国の国有自動車メーカーの製品開発・生産管理能力の低さは、先行研究でも共通して指摘されてきた。

例えば、李（2019）は、合併事業での技術導入において、設計図面だけでなく、生産管理技術、経営ノウハウ、特に部品の現代的な生産技術も導入されたと指摘しており、これにより中国の自動車産業の技術水準が向上したという波及効果が生まれたと述べている（李，2019，79-80頁）。丸川（2005）は、外資系乗用車メーカーや有力な外資系部品メーカーでは先進的な生産管理技術（4S，5S，安全対策，一個流し，生産実績・品質記録など）が導入されたとし、しかし多くの国有自動車メーカーや部品メーカーでは、それらの要素が十分に整っていないことを指摘している。丸川（2005）は、中国の自動車産業における生産管理レベルが低い主な理由として、低品質の自動車でも市場で売れる環境にあることを挙げており、これにより生産管理強化の意欲が低いと述べている。

また、李（2006）は、三大自動車メーカー（第一汽車，東風汽車，上海汽車）は技術力を有しているが、外資との合併に安住しており、自主開発には積極的でないと批判している。湯（2016）は、国有自動車メーカーが外資系企業との合併事業を通じて成長したものの、外資系企業が主導しており、自主ブランドの育成は必ずしも順調に進んでいないと指摘している。

以上のように、中国の国有自動車メーカーの製品開発・生産管理能力の低さが先行研究で共通して指摘されてきた。中国の国有自動車メー

カーの製品開発・生産管理能力の低さは、①中国の経済体制（計画経済と市場経済の混在）、②中国政府の自動車産業の保護策（乗用車市場の参入規制，各種優遇策，輸入制限）、③政策的に手厚く保護された中国の国有自動車メーカーの経営者の短期志向，外資技術依存などの要因が絡み合いもたらされたことである。

一方，2023年末現在，中国がWTO加盟してから20年以上経っている現在，グローバル競争の激化，デジタル技術の革新，「100年に一回の変革期」とも呼ばれているCASE（Connected：コネクティッド；Automated：自動化；Shared：シェアリング；Electric：電動化）革命，新エネルギー車の産業育成に取り組む中国政府，など自動車産業を取り巻く経営環境は著しく変化している。その中で，中国の国有自動車メーカーはどのように変化に対応しているのか，その開発・生産能力はどのように変わっているのか，などについては議論の余地がある。

4.2.2 民族系自動車メーカー

2000年以降，民族系自動車メーカーの成長は著しく，中国の自動車市場に変化をもたらしている。民族系自動車メーカーとは，外資系自動車メーカーの出資や外資系ブランドの使用がなく，自主開発で自社ブランド車を製造する独立系メーカーである（湯，2016）。「三大・三小・二微」の寡占の下で，供給と潜在需要との激しい乖離によって作られた歪んだ市場構造が，奇瑞汽車と吉利汽車を含む枠組み外の民族系自動車メーカーの参入を誘発した（李，2019）。民族系自動車メーカーは高級車分野においては外資系企業に遅れをとっているが，中・低級車分野では低価格戦略を武器に支配的な地位を占めている（湯，2016；李，2019）。こうした供給環境の変化が持続的な経済成長による所得増加と相まって，自動車製品の急速普及を促した。

中国の民族系自動車メーカーの製品開発について，エンジンをはじめとするコア部品や設計技術などの資源を外部から調達してきた点に注

目する研究が多く蓄積されている。中国民族系自動車メーカーの製品開発の自主性に関して、既存研究では、「製品アーキテクチャ」の視点から分析したものが多い。中国自動車産業における製品アーキテクチャ分析の適用は、李（2006）、李・陳・藤本（2005）などが嚆矢となる。これらの研究では、中国の民族系自動車メーカーの製品開発には「汎用部品の寄せ集め」や「寄せ集め設計」による「疑似アーキテクチャ」現象が存在すると指摘している。一方、外部資源利用と競争優位との関連づけという視点から、中国の民族系自動車メーカーの製品開発について分析されている研究もある。例えば、丸川（2007）は、「オープンな垂直分裂」という産業構造特徴を指摘している。

国有自動車メーカーの合併事業に対して、民族系自動車メーカーは、資力と技術力が弱いにもかかわらず、必死で自社モデルを投入しようとしている。ところが、R & D 資源が過少な新規参入企業であるために、模倣か寄せ集め設計に走りがちである（李，2006；李，2019）。なぜ民族系自動車メーカーの研究開発資源・資金の制約があるかについて、李（2006）は、「外資企業との熾烈な価格競争を通じて、自社のブランドを市場に認知させたものの、市場における自らのポジションをローエンドブランドにしてしまった。廉価版の乗用車は、利幅が非常に薄いので、結局、開発資金の調達さえ困難になってきた。資金・人材を含む R & D 資源の過不足からきた制約は益々顕在化してくる」と述べている。外資合併事業での技術導入では、設計図面のみならず、生産管理技術、経営ノウハウ、特に部品の現代的な生産技術も併せて導入された。一方、外資合併事業の波及効果は、外資合併メーカーのみならず、直接的な提携・合併関係を外資との間で持たなかった民族系自動車メーカーにも及んでいた。例えば、奇瑞汽車を立ち上げた最初の技術者チームは、一汽 VW 出身者であったため、間接的には、外資合併事業を通して、部品の生産技術、部品サプライヤー育成、生産管理と経営ノウハウ、生

産技術、設計開発技術などが、民族系自動車メーカーにも移転された（李，2019，79-80 頁）。

李（2006）は、中国の民族系自動車メーカー 7 社と自動車設計会社 2 社への現地調査を踏まえて、中国の民族系自動車メーカーの製品開発の特徴を次の 5 点に整理している。①設計の外注化、外部設計資源の活用、②基幹部品の外部調達から内製化への切り替え、③外部企業との知的財産権争いの激化、④技術者争奪戦の激化、⑤国際市場の開拓、海外進出、である（李，2006，4 頁）。

中国における代表的な自動車企業の製品開発の特徴として、外国企業の設計や技術力への何らかの依存が続いていることが挙げられる。具体的には、技術の難度、導入企業の資本力・技術力などによって、外国設計モデルの公式なライセンス導入、外国設計モデルの非公式なコピー、外国設計車の部品のコピー・改造・組み合わせによる「疑似オープン」型製品の開発、あるいは外国企業の技術力のアンバンドル型導入、というように異なるタイプが観察されるが、いずれも、外国企業の設計や技術力への依存という点では共通している（李，2005）。

李（2006）は、民族系自動車メーカーの躍進を支えているのは、引き抜いてきた人材であると主張している。同氏によると、特に、開発・設計の技術者、管理者などの人材争奪戦が益々激化している。その波はまず、第一汽車、東風汽車、南京汽車のような大手国有企業を襲い、海帰派にも及んでいる。特に米国留学・実務経験者が人気を集めている。欧州の設計会社の影響を受けて、中国国内にも自動車設計会社が現れている。自主開発を全面に打ち出す民族系自動車メーカーは、技術の内部蓄積だけでは新製品投入のスピードに追いつかないため、内外の既存の設計資源の活用に一斉に乗り出している。引き抜きを通じて技術資源の内部化を進めながら、設計の外注化と連合開発を組み合わせる形で、製品開発能力の構築という長距離レースの短縮化、バイパス化を図る狙いである（李，2006，11 頁）。

表 10 中国の主要民族系自動車メーカーの概要

企業名	設立年	所有形態	本社所在地	乗用車参入年	参入前の事業	開発・生産・部品調達体制
奇瑞汽車	1997	国有企業	安徽省蕪湖市	1997	新規設立	・設立当初：自主ブランドの生産。他社から技術者の誘致、他社製品のリバースエンジニアリング、設計の外部委託、コア部品を含む約 8 割の部品の外部調達、欧州系設備依存 ・2002 年：自社設計、コア部品内製化、外資系企業との共同開発
一汽夏利	1986	国有上場企業	天津市	1997	軽自動車	言及なし
吉利汽車	1984	民営企業	浙江省寧波市	1998	冷蔵庫、二輪車	・設立当初：低価格戦略、コア部品の外部調達、社内での寄せ集め、設計の外部委託 ・価格競争の激化：品質重視やコア部品の内製化へ ・他社人材の引き抜き、社内研究開発機関による人材育成、共同研究開発、DSI やボルボの買収、欧州系設備依存
華晨汽車	1991	国有上場企業	遼寧市瀋陽市	2000	ワゴン車	・スタイリングデザイン、シャシーやパワートレインなどの基幹部品の開発委託
哈飛汽車	1980	国有企業	黒竜江省ハルビン市	2002	航空機製造	・設計の外部委託、外資系企業との共同開発
比亞迪汽車	1995	民営企業	広東省深圳市	2003	電池	・西安秦川汽車を買収 ・2010 年大型プレス製品の品質向上を狙い、オギハラ館林工場を買収（内製率は約 70%） ・電気自動車技術の開発や欧米企業との技術提携に取り組み、2008 年世界初の PHEV を開発 ・リチウムイオン電池、駆動モータ、モータ制御などの基幹部品を全量内製
力帆汽車	1992	民営企業	重慶市	2005	二輪車	言及なし
長城汽車	1990	民営上場企業	河北省保定市	2007	トラック	・SUV とピックアップトラックの生産に特化 ・ZF、ボッシュ、TRW などの欧米系部品企業との共同開発やトヨタ生産方式の導入などを通して、生産技術の向上を図った ・外資系サプライヤーと提携を強化する、パワートレインや内外装部品などの内製化を推進
江淮汽車	1964	国有上場企業	安徽省合肥市	2007	トラック・バス	言及なし

出所：李（2006）、湯（2016）、李（2019）などを参照に作成

湯（2016）は、中国の民族系自動車メーカーについて「外資系ブランドを模倣し、部品を寄せ集めて組み立てを行っているだけ」と評されることもあるが、実際には、生産管理や研究開発を重視しており、製品品質の向上を果たしていると指摘する。同氏によると、中国の民族系自動車メーカーの共通点は、①外部の設計企業と提携し、デザインや外観設計に力を注ぐ、②低価格車で中小排気量クラス市場を狙う、③海外帰国人材の獲得や他社人材のスカウトによって、マーケティング力や研究開発力の向上を図る、などが挙げられる。また、一部の民族系自

動車メーカーはエンジンや変速機など基幹部品の内製化を実現し、新たな成長段階に突入している。このように、民族系自動車メーカーが製品のコピーと改造を繰り返した結果、創発的にできたものとしてとられ、アーキテクチャの換骨奪胎と評価されている（湯、2016、126 頁）。湯（2016）では、中国の主要民族系自動車メーカーの開発・生産・部品調達体制についても言及している。本稿では、湯（2016）、李（2019）の内容に基づき、中国の主要民族系自動車メーカーの開発・生産・部品調達体制についての特徴を表 10 のように整理した。

以上のように、中国の民族系自動車メーカーの競争力、開発体制、生産体制、部品調達体制などについての研究が蓄積されている。中国の民族系自動車メーカーの具体的な製品開発、生産管理、部品調達の取り組みに違いが見られるが、各社は、①リバースエンジニアリング、②外部企業との提携、③海外帰国人材の獲得や他社人材の引き抜き、④外部企業の買収、⑤設計業務の外部委託、⑥コア技術の内製化などを通して、自社の製品開発・生産能力を伸ばしてきた。一方、湯（2016）でも指摘されているように、コア技術を狙う買収戦略の実施は、資金力だけでなく、自社の基礎研究、技術の蓄積及び技術の受容力・吸収能力と深く関わっている。中国の民族系自動車メーカーの製品開発・生産管理・部品調達の特徴についての分析を精緻化して、中国の民族系自動車メーカーで行われる製品開発・生産管理・部品調達の特徴の類型化を行うことは、今後の研究課題の一つである。

4.2.3 まとめ

以上のように、本節では、中国の自動車産業の各時期においての、自動車メーカーの主体・開発・生産・部品調達の歴史の変遷について整理した。

自動車産業抑制期（1949年～1977年）にお

いて、中国の主要な自動車メーカーは中央政府主導と地方政府主導の国有自動車メーカーである。この時期に、政府は、ソ連の技術援助を受けて、商用車の生産に力を入れていたが、乗用車の生産については消極的な態度をとっていた。計画経済体制に置かれている中で、当時の中国の国有自動車メーカーは、政府の計画に従い、中型トラックやバスなどの特定モデルのリバースエンジニアリングを行い、その大量生産に取り組んでいた。第一汽車では、最高幹部用の乗用車の試作に取り組んだが、それ以外の国有自動車メーカーは、乗用車の開発・生産には踏み込まなかった。

自動車の産業育成期（1978年～1991年）において、中国の主要な自動車メーカーは、国有自動車メーカーと一部の外資合弁自動車メーカーである。中国政府の「改革開放政策」、「市場と技術の交換」戦略、「外資合弁事業の合法化」、「個人保有の合法化」、国有企業の請負制度・自主権の拡大、インフラの整備などの政策の影響を受けて、中国市場の可能性を見込んだ一部の外資自動車メーカーは、中国に進出し、中国の国有自動車メーカーと合弁会社を設立した。しかし、自動車産業育成策がとられる中で国家レベルでの保護政策だけでなく、地方政府

表 11 行為主体から見た中国の自動車産業の歴史の変遷

	国有自動車メーカー	外資合弁自動車メーカー	民族系自動車メーカー
自動車の産業抑制期 (1949～1977)	・商用車：ソ連からの技術援助とリバースエンジニアリング ・乗用車：一部自主開発	なし	なし
自動車の産業育成期 (1978～1991)	・中央政府・地方政府主導の国有企業の乗用車市場への参入・乱立・重複投資の弊害 ・外資合弁企業の台頭 ・特徴：外資ブランド、外資技術依存		なし
自動車の産業保護期 (1992～2000)	・三大三小二微への集約 ・外資ブランド、外資技術依存、一部は自主ブランド		・奇瑞汽車、吉利汽車の台頭：①外部技術の導入、②リバースエンジニアリング、③設計の外注化
自動車の産業競争期 (2001～2008)	・日米韓欧など外資系自動車メーカーの進出 ・外資ブランド、外資技術依存 ・先進国の生産管理の要素の導入		・設計の外注化、外部資源の活用、他社技術の模倣、コア部品の内製化、人材の引き抜き、など
新エネルギー車の産業育成期 (2009～2023 現在)	潘（2025）	潘（2025）	潘（2025）

出所：筆者作成

レベルでの保護育成策が無秩序に進み、全国で118社の多数のメーカーが乱立し、重複投資の弊害が目立った。

自動車の産業保護期（1992年～2000年）において、中国の主要自動車メーカーは、「三大・三小・二微」の8社に集約された。例外として、奇瑞汽車と吉利汽車といった民族系自動車メーカーの市場参入も認められた。政府の手厚い保護策に守られていた外資合弁自動車メーカーでは、外資ブランド、外資技術の依存が特徴となり、自主的な研究開発能力は蓄積されなかった。奇瑞汽車と吉利汽車といった民族系自動車メーカーは、資金力・技術力が制約されている中で、①外部技術の導入、②設計の外注化、③コア部品の外部調達などによって市場参入を果たすことができた。

自動車の産業競争期（2001年～2008年）において、中国の主要な自動車メーカーは、外資合弁自動車メーカー、国有自動車メーカー、民族系自動車メーカーという3つの類型がある。国有自動車メーカーは、外資ブランド、外資技術に依存する傾向が続いている。一方、民族系自動車メーカーは、競争が激化している中で、①コア部品の内製化、②人材の引き抜き、③他社技術の模倣、④他社との共同開発、⑤他社の買収、などにより、製品開発や生産管理、部品調達の能力を伸ばしてきた。

一方、2023年末現在、中国の自動車市場において、電気自動車の開発・生産・販売に積極的に取り組む中国企業が注目を集めている。電気自動車の開発・生産・販売に取り組む企業は大きく分けて3つの類型に分けることができる。第1に、既存の国有自動車メーカーである。第2に、既存の民族系自動車メーカーである。第3に、新興の民族系自動車メーカーである。まず、これまで自主開発能力が低いと指摘されてきた既存の国有自動車メーカーはどのように電気自動車の開発・生産・販売を実現したのか、次に、BYD、吉利汽車と奇瑞汽車のような既存の民族系自動車メーカーは、なぜ電気自動車の開発・生産に取り組む決意をしたの

か、なぜ電気自動車の開発・生産が可能だったのか、最後に、2014年前後新たに設立された電気自動車メーカーが多数存在するが、これらの企業はどのように開発・生産能力を獲得できたのかについて考察することも今後の研究課題として残されている。

4.3 物的存在から見た中国の自動車産業の歴史的変遷

物的存在は、単に社会的に形成されたという面だけでなく、人間や社会を超越して、したがって、主観や客観という次元を超越して、少なくとも存在について疑うことのできない自然の一部の性質（質量、エネルギー、安定性など）をも具備している（原、2018、18頁）。

自動車産業の形成・発展には、自動車の開発・生産に必要な機械設備、素材、基幹部品、汎用部品、自動車のデザイン技術などの物的存在も必要不可欠である。本節では、これまでの中国における自動車産業に関わる機械設備、素材、基幹部品、汎用部品、自動車のデザイン技術などに関連する先行研究を整理したうえで、これまで中国の自動車産業に関わる物的存在にどのような特徴があったのかを考察する。

4.3.1 機械設備

丸川（2005）、湯（2016）では、中国の自動車産業で使われている機械設備の特徴について論じている。

丸川（2005）は、中国は、1950年代以来、自前で産業用機械設備を製造する態勢をとってきた経緯から、発展途上国としては珍しく国内でかなりの産業用機械設備を供給できると指摘している。だが、中国の産業機械産業は国際競争から隔離された市場の中で国有企業によって担われてきたため、ある程度の技術力や人材は持っていないながらも、企業の経営基盤が弱く、改革開放以降、外国の機械設備に国内の市場が開放される中で外国製品に押されて市場を失いつつ企業も少なくない（丸川、2005）。小型プレス機、各種の金属切削工作機械、各種試験検査設備に関しては、中国製の価格は、外国産の

10%～20%と相当割安である。しかし、NC工作機械、マシニングセンターの場合、価格は、外国産の40%程度だが、信頼性が劣る。中国産だと初期投資が節約できる反面、故障や修理のコストを考慮すると結果的にどちらが安上がりかははっきりしないというのが現状と思われる。特殊な機械設備、大型射出成形機、計測機器、ロボットに関してはまだ中国製品が使える段階には至っていない（丸川，2005，89頁）。

湯（2016）は、外資系設備メーカーの中国進出、エンジン開発・エンジニアリング企業及びデザイン企業の存在は、中国の自動車産業の発展を支えていると指摘している。同氏によると、現在、多くの民族系自動車メーカーは、鋳造、鍛造から、プレス、溶接、塗装までの一貫生産体制を整え、加工技術の向上を果たした。こうしたメーカーの生産現場を見ると、奇瑞には、DURR（ドイツ）製塗装ライン、KUKA（ドイツ）製溶接ロボット、吉利や江淮にはABB（スイス）製溶接ロボット導入されている。このように欧州系設備メーカーに依存する一方、国産設備メーカーの技術向上に伴い、民族系自動車メーカーは国産設備への切り替えも進めている。プレス設備分野については、済南第二機床廠や齊齊哈爾第二機床廠製のプレス機械が多く使用されている（湯，2016，119頁）。

4.3.2 素材

素材についても、中国は国内で全て供給できる態勢を作ろうとした歴史があることから基本的なものは代替している（丸川，2005，94頁）。しかし、素材産業も国有企業が主たる担い手であり、国有企業は経営上のさまざまな問題点を抱えていて必ずしも中国で新しく勃興しつつある産業が需要する素材を適時に供給できるように活発に投資を行っているわけではない。特に、乗用車に使われる材料の中で中国製が文句なしに採用されているケースは少なく、部品に比べて材料の国産化は遅れていると指摘されている。

4.3.3 エンジン等の基幹部品

エンジン分野に関しては、民族系自動車メー

カーが欧州のパワーレイン・エンジニアリング企業と提携し、エンジンの内製を果たした。具体的には、奇瑞や江淮は、AVL（オーストリア）と、長安や華晨は、FEV社（ドイツ）と、力帆はRICARDO社（イギリス）と提携し、委託開発を行っている。また、BYDや江淮は三菱自動車製エンジンを参考にして、自社でエンジンの開発を成功した（湯，2016，119頁）。上海汽車は買収したRoverの技術を基に、自主ブランド向けのエンジン生産体制を整えた。しかし、こうして自社エンジン開発・生産を行っているメーカーであっても、EMSや電子燃料噴射システムなどのコア技術分野では、依然としてBoschやデルファイ（Delphi）などの外資系大手システム部品企業に依存している（湯，2016，119頁）。このように、中国の自動車メーカーは、外部企業との提携、外部企業の買収などを通してエンジンの内製を果たしたが、自社のエンジンの研究開発能力は蓄積されてこなかったということが読み取れる。

4.3.4 自動車デザイン

地場系自動車デザイン企業は、民族系自動車メーカーの新車開発やモデルチェンジの加速を支えている。元同済大学（上海）自動車学科の教授が創業した「同済同捷」は、BYDや江淮などの民族系自動車メーカー約80社にデザインエンジニアリング業務を提供し、中国最大の自動車設計企業となっている。また、「奇瑞QQ6」の開発で知名度を高めた「阿爾特」は現在約800人の技術アドバイザーを抱えている。これらのデザイン企業の存在により、民族系自動車メーカーは、開発コストの削減を実現し、自主ブランドの乗用車数が急増した（湯，2016，94頁）。

4.3.5 部品調達システムの現状

部品調達について、サプライヤー・インフラの共通利用という特徴が見られた（李，2006）。同氏によると、部品生産の最小最適規模が完成車より大きいため、サプライヤーは納入先の多様化によってコスト低減を狙う。自動車後進国の中国では、完成車メーカー1社あたりの生産

台数が少ないため、サプライヤーの系列化がまだ十分に進んでいないうちに部品取引のオープン化が進んでいた。また、1980年代から始まった乗用車部品の国産化規制が2001年末のWTO加盟まで続いていたので、中国の乗用車部品産業は積極的に外国の資本と技術を導入した結果、全体としての底上げ効果があった。

廖(2005)は、中国の自動車部品メーカーをその出自や行政的所属関係から6つの類型に分類している。①中央直属・一貫生産型自動車メーカーの工場が分社化されて独立したもの、②中央直属・一貫生産型自動車メーカーの建設に合わせて政府が建設した独立の国有部品メーカー、③地方自動車組立メーカーのサプライヤーとして建設された地方政府傘下の部品メーカー、④軍事工業系メーカー、⑤外資系部品メーカー、⑥郷鎮企業・民営企業、である。同氏によると、自動車部品産業は、1950年代には東北部、北京、上海、湖南省など沿岸部と中部の広い範囲に立地したが、1970年代には、三線建設の影響で、湖北省、四川省など内陸部に重点的に投資が行われた。しかし、1990年代以降、部品生産の重心は、次第に東部沿海地域へシフトしつつある(廖, 2005, 51-54頁)。

中国の完成車メーカーは安定的な低価格製品の製造を可能にするため、多数の部品企業と取引関係を持ち、価格競争をさせている。生産規模が小さいメーカーは、エンジンなどの基幹部品を複数の外部メーカーから調達し、社内でアセンブリーを実施している。一定の生産規模を持つ中堅・大手自動車メーカーは、基幹部品の内製化を実現したが、多くのコア部品を外資独立系・地場独立系のサプライヤーから調達している(湯, 2016, 120頁)。

4.3.6 まとめ

以上のように、本節では、物的存在(機械設備、素材、エンジンなどの基幹部品、自動車のデザイン技術)の視点から中国の自動車産業の歴史的変遷を整理した。紙幅制限上、本稿では、中国の自動車産業の機械設備、素材、基幹部品、自動車のデザイン技術などについての先

行研究を体系的にレビューすることはできなかった。一方、筆者の知り得る限り、近年の中国の自動車産業で使用されている機械設備、素材、基幹部品、自動車のデザイン技術の実態について取り上げている研究は著しく減少している。二次資料調査や実地調査などを積み重ねて、今日の中国の自動車産業で使用されている機械設備、素材、基幹部品、自動車のデザイン技術の特徴の類型化に図ることも今後の研究課題の一つである。

5. 暫定的結論と今後の研究課題

本稿では、中国の自動車産業に関する先行研究をレビューし、制度的・構造的要因、行為主体、物的存在という視点から中国の自動車産業の歴史的変遷について考察を行った。その結果、本稿では、以下のような暫定的な結論が得られた。

中国の自動車産業は、中国の政治・経済体制、中国政府の自動車の産業政策、法規制、教育制度、分配制度、交通・通信・電力などのインフラ整備といった制度的・構造的要因、国有自動車メーカー、外資系合弁自動車メーカー、民族系自動車メーカーといった行為主体の利害関心や行動、さらに自動車の機械設備、素材、基幹部品、自動車デザインなどの物的存在が複雑に絡み合い、相互に影響を与えながら、歴史的に発展してきた。

中国の自動車産業の発展は、政治・経済体制の変遷(計画経済→改革開放→社会主義市場経済→準市場経済)、自動車産業政策の変遷(産業抑制→産業育成→産業保護→産業競争→新エネルギー車の産業育成)、そして義務教育制度、大学入試制度、社会保障制度、知的財産権制度などの法体系の整備、交通・通信・電力などのインフラの整備、などと密接に関連している。

中国の自動車産業の発展は、国有自動車メーカー、外資合弁自動車メーカー、民族系自動車メーカーの設立と活動とも深く関与している。多くの中国の国有自動車メーカーは、政治・経済体制や自動車産業政策の影響下で、外部資源

や外資ブランドに依存し、結果的に自主製品開発能力が蓄積されなかった。一方で、2000年以降に台頭した民族系自動車メーカーは、①外部技術の導入、②人材の引き抜き、③外資系との共同研究開発、④外資系の買収、⑤コア部品の内製化、⑥他社技術の模倣、⑦デザインの外注化などを通じて、製品開発や生産管理、部品調達能力を向上させてきた。

さらに、中国の自動車産業の発展は、機械設備、素材、基幹部品、自動車デザインといった物的存在の開発・生産・品質向上と密接に結びついており、これには外資系の部品メーカーやデザイン企業の協力が不可欠であった。

以上のように、中国の自動車産業は、諸制度的・構造的要因（中国の独特な経済・政治体制、自動車産業政策、義務教育制度、大学入試制度、社会保障制度、知的財産権制度などの法体系の整備、交通・通信・電力などのインフラ）、諸行為主体（国有自動車メーカー、外資系自動車メーカー、民族系自動車メーカー）、諸物的存在（機械設備、素材、基幹部品、自動

車デザイン）といった多様な要素が複雑に絡み合いながら発展してきた。紙幅の制約上、本稿ではこれらの要因の詳細な相互作用まで分析することはできなかったが、歴史的に見ると、それらの要因の相互作用により、中国の主要な自動車メーカーは製品開発や生産管理、部品調達において十分な競争力を蓄積することができなかった（表12）。その結果、中国国内では、「高機能エンジンにおいて先進国企業に追いつけない」という認識が広がっている（藤本、2022）。そのため、エネルギー安全保障、大気汚染対策、地球温暖化対策などの利害関心を持つ中国政府は、2009年より電気自動車をはじめとした新エネルギー車の産業育成策を始動した（潘、2025）。

2023年末時点では、中国において電気自動車の普及が急速に進展している。この現象の要因の一つは、中国企業が車載電池、電気自動車、充電インフラの開発・生産・販売に積極的に取り組んでいることである（潘、2025）。しかし、歴史的に製品開発や生産管理、部品調達

表 12 中国における自動車産業の歴史的変遷

	諸制度的・構造的要因	諸行為主体	諸物的存在
自動車の産業抑制期 (1949～1977)	・競争排除、商用車重視、乗用車の成長抑制、など	国有自動車メーカー：①商用車：ソ連からの技術援助、リバースエンジニアリング、乗用車：一部自主開発	・設備や技術：ソ連からの導入 ・修理工場：地方に分散する
自動車の産業育成期 (1978～1991)	・外資合併事業の合法性、個人の自動車保有の合法性 ・自動車産業を基幹産業と位置付け、など	外資合併自動車メーカー、国有自動車メーカーの乱立：外資ブランド、外資技術依存	・設備：外国製の導入 ・製品開発、生産管理、経営の技術：外資依存、など
自動車の産業保護期 (1992～2000)	・乗用車メーカーの「三大三小二微」体制、乗用車の参入規制、部品の国産化規制、輸入規制、外資の活用と規制、民族系自動車メーカーの参入容認、など	・外資合併メーカー（三大三小二微）の集約：外資ブランド、外資技術依存、一部は自主ブランド ・民族系自動車メーカー（奇瑞汽車、吉林汽車）の台頭：①外部技術の導入、②リバースエンジニアリング、③設計の外注化、など	・外資系設備メーカー、外資系自動車部品メーカーの進出による設備・部品の国産化の進展、など
自動車の産業競争期 (2001～2008)	・乗用車生産の新規参入規制の撤廃、自動車価格の自由化、輸入関税の引き下げ、外資合併企業主導への移行、自主ブランド車の強化、など	・外資合併メーカー：外資ブランド、外資技術依存 ・民族系自動車メーカー：設計の外注化、外部資源の活用、他社技術の模倣、コア部品の内製化、寄せ集め設計、など	・外資系設備メーカー、外資系自動車部品メーカーの進出による設備・部品の国産化の進展 ・自動車メーカーと外資系企業との提携、外資系企業の買収、人材の引き抜きによる設備・部品の調達、など

出所：筆者作成

の競争力を十分に蓄積してこなかった中国の自動車メーカーが、どのように電気自動車の開発・生産・部品調達を実現したのかには疑問が残る。中国の電気自動車メーカーに関する二次資料調査、インタビュー調査、工場見学などを積み重ねて、中国の電気自動車メーカーの開発・生産・部品調達体制の特徴を類型化し、そのメカニズムに関する理論的枠組みを提示することが今後の研究課題である。

参考文献

中国語文献

- ・关云平（2020）《中国汽车工业发展史论》上海人民出版社。
- ・中国汽车工业协会编（2009）《中国汽车工业改革开放30周年回顾与展望（1978～2008）》中国物资出版社。
- ・中国汽车工业协会编（2014）《中国汽车工业史（1991～2010）》机械工业出版社。
- ・中国汽车工业协会编（2023）《中国汽车工业年鉴（2023）》中国商业出版社。

日本語文献

- ・大鹿隆（2012）「中国自動車産業の実力」『MMRC ディスカッションペーパー』411, 1-49。
- ・大鹿隆（2014）「続・中国自動車産業の実力」『MMRC ディスカッションペーパー』460, 1-48。
- ・加藤弘之・上原一慶（2011）『現代中国経済論』ミネルヴァ書房。
- ・川島富士雄（2011）「WTO加盟後10年を経た中国における法制度及び事業環境－グローバル・スタンダードと中国の特色のある制度の衝突？」『組織科学』45(2), 16-27。
- ・黒田健二（2011）『人治国家中国のリアル』幻冬舎メディアコンサルティング。
- ・下川浩一（2004）『グローバル自動車産業経営史』有斐閣。
- ・関満博（2006）「中国自動車タウンの形成－広東省広州市花都区の発展戦略」新評論。
- ・関満博（2007）『メイド・イン・チャイナ－中堅・中小企業の中国進出』新評論。
- ・宋維美（2022）「中国工業の発展と新たな工業化に関する研究－工作機械業界を例として」『西南学院大学大学院研究論集』14, 23-42。

- ・陳晋（2007）『中国製造業の競争力』信山社。
- ・中瀬哲史（2016）「エッセンシャル経営史－生産システムの歴史的分析」中央経済社。
- ・原拓志（2018）「MAIS アプローチ：技術の社会的形成から社会現象の過程分析へ」『国民経済雑誌』217(3), 11-29。
- ・原拓志（2022）「MAIS アプローチによる信楽高原鉄道事故の分析」『関西大学商学論集』66(4), 13-34。
- ・林田雅博（2011）「中国経済－その成長過程と山積する課題」『中央学院大学共同研究・経済学専攻科平成23年度研究報告』, 1-63。
- ・潘宝燕（2025）「中国における電気自動車の普及実態に関する予備的考察」『龍谷大学経営学論集』64(2・3), 33-55。
- ・藤本隆宏（2022）「地球温暖化問題に対する自動車産業の「総力戦」について－「電気自動車オンリー論」の誤謬」『赤門マネジメント・レビュー』21(1), 1-36。
- ・丸川知雄・高山勇一編（2005）『新版 グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社。
- ・李春利（1997）『現代中国の自動車産業』信山出版株式会社。
- ・李春利・陳晋・藤本隆宏（2005）「中国の自動車産業と製品アーキテクチャ」（藤本隆宏・新宅純二郎編著『中国製造業のアーキテクチャ分析』東洋経済）。
- ・李春利（2005）「吉利汽車とアーキテクチャ・オープン化」（丸川知雄・高山勇一編著『新版グローバル競争時代の中国自動車産業』蒼蒼社）。
- ・李春利（2006）「中国における地場系自動車メーカーの製品開発に関する一考察」『AGI Working Paper Series』13, 1-26。
- ・李澤建（2009）「奇瑞汽車の開発組織と能力の形成過程」『産業学会研究年報』24, 125-140。
- ・李澤建（2019）『新興国企業の成長戦略』晃洋書房。
- ・李志東（2024）『中国の自動車強国戦略－なぜ世界一の輸出大国になったのか－』エネルギーフォーラム。
- ・湯進（2009）『東アジアにおける二段階キャッチアップ工業化』専修大学出版局。
- ・湯進（2016）「中国自動車産業のキャッチアップ工業化」『Economic Bulletin of Senshu University』51(1), 79-111。
- ・湯進（2021）『中国のCASE革命』日本経済新聞

出版。

(受理 2024 年 12 月 16 日)